

RSHA

29

29

Centered

J

~~29~~

*Faint handwritten text, possibly "Munich" and "15" with a diagonal line through it.*

~~Faint handwritten text, possibly "14" and "15" with a diagonal line through it.~~

Centered

13 o'clock

Centered

Verhandlungen beim  
 Himmeler  
 (Höttel)

+ Höttel's Bericht  
 über Adrienschiffahrt

(□)  
 ↑  
 +4

(29)

3

Bei der Bestellung ist darauf zu achten, dass die Plätze  
sich in demselben Abteil befinden.

gez. Dr. Hittl  
SS-Hauptsturmführer

2. Z d A VI E l a

Alto 2/3

VI E 1 a

Berlin, den 2. Oktober 1943

89

Sachbearbeiter: SS-U' Stuf. Möller

Betr.: Bestellung von Schlafwagenplätzen

Blitz - FS

An den  
Leiter des SD - Leitabschnitt W i e n  
z. Hd. v. SS-Obersturmführer U b l ,

W i e n

Betr.: wie oben

FS-Nr.: 14963		
Befördert d. NU-Amt VI		
Tag	Monat	Uhrzeit
2. Okt.	1943	
an	App.	durch

Es wird gebeten, für die beiden Gäste des RF-SS Dr. Hansen und Dr. Tomjewitsch für Dienstag den 5. Okt. abends zwei Schlafwagenplätze 2. Klasse von Wien nach Agram zu bestellen. Bei der Bestellung ist darauf zu achten, dass die Plätze sich in demselben <sup>Centered</sup>Abteil befinden.

gez. Dr. Hötzl  
SS-Hauptsturmführer

2. Z d A VI E 1 a

10<sup>7</sup> 2/8

2 Okt 1943

421

Sicherheitsdienst des Reichsführers-~~44~~  
SD-Leitabschnitt Wien

VI B 5 Dr.Hö/Ul.

Wien, den 17. Juni 1941

An das  
Reichssicherheitshauptamt  
- Amt VI B 5 -  
B e r l i n .

ES	Amt VI	Urgelt	Anlagen
US		19. JUNI 1941	1
PS	VB5		
ES			
ES			

Betr.: I t a l i e n .  
Vorg.: Laufend.  
Anlg.: - 1 -

**Eingegangen:**  
19. JUNI 1941  
4846 VB5

In der Anlage wird eine wirtschaftliche Skizze über die Aussichten der Adriaschiffahrt nach der neuen Lage, mit der Bitte um Kenntnisnahme nach dort übersandt.

i. A.

*afg* im Bericht verw. erl.  
 I. Abschrift d. S. G. 582 pd. M. B.  
 II. r. d. Orig. Meldg. T. 6890  
 III. Ausbreiten G.  
 Müller 2/8.41.

*[Signature]*  
 SS-Hauptsturmführer

6

Verkehrswesen.Adriatarife bisher und künftig.

Die Eisenbahnen Kroatiens wurden während der jugoslawischen Ära in den Dienst ganz anderer Aufgaben gestellt, als für die sie einst erbaut wurden. Die erste Eisenbahn Kroatiens wurde in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts - in einer Zeit also, in der die gesamte Habsburgermonarchie von einem zentralistischen Wiener Kabinett regiert wurde - erbaut. Sie brachte den Ort Sisak, den Endpunkt der Schifffahrt auf der Save, mit dem Netz der Südbahn also mit Trieste in Verbindung: Seitdem im Jahre 1867 die ungarische Regierung die Lenkung der Verkehrspolitik der Länder der Stefanskronen in die Hand nahm, tendierten die weiteren Eisenbahnbauten nicht mehr nach Trieste, sondern nach Fiume. Durch den <sup>Centered</sup> Bau der Linien Zagreb-Fiume wurden dem Seeverkehr des ungarischen Mutterlandes die Richtung gewiesen. Dem gleichen Ziel diente der Bau der Strecke, die das südliche Donauknie mit Zagreb verbindet. Diese Linie ermöglichte allerdings nicht nur den Transport der Produkte des ungarischen Tieflandes nach Fiume, sondern diente auch einem wichtigen kroatischen Interesse, dem Absatz slowenischen Holzes auf den Mittelmeermärkten. Die zielbewusste Eisenbahnpolitik wurde durch eine opferwillige Tarifpolitik ergänzt; die ungarischen Staatsbahnen ermöglichten durch ganz ungewöhnlich niedrige Tarife die billige Beförderung ungarischer und kroatischer Produkte zur Adria. Der Warenverkehr der kroatischen Eisenbahnen verlief daher bis 1918 in nordöstlich-südwestlicher Richtung.

In den ersten Jahren nach dem Weltkrieg von 1914/18 verfolgte die Jugoslawische Eisenbahnverwaltung eine gerade entgegengesetzte Verkehrspolitik. Obschon selbst

das Trianoner Friedensdiktat Ungarn den freien Weg zur Adria zusicherte und überdies Ungarn zur Fortsetzung der vor 1918 eingeschlagenen Tarifpolitik im Interesse der Adriahäfen verpflichtete, wurde durch das Eisenbahnministerium in Beograd ein Tarifsyst<sup>e</sup>m geschaffen, durch das zwischen Rumpfungarn und der Adria geradezu eine chienische Mauer errichtet wurde. An Stelle der nordöstlich-südwestlichen Richtung wurde der Verkehr nordwestlich-südöstlich orientiert, indem man den Schwerpunkt des Warenverkehrs zwischen der Drau und der Adria auf die Linie Beograd-Zagreb - Lubiana verlegte. Diese Tarif- und Verkehrspolitik konnte durch Jugoslawien eingeführt werden, ohne daß es Gefahr lief, sich der Konkurrenz fremder Linien auszusetzen, da die wichtigsten Teile der Strecken Budapest-Trieste und Budapest - Fiume sich auf jugoslawischem Gebiet befanden. Diese Lage führte zur Schrumpfung des Verkehrs in Richtung Fiume. Während die Fracht für die wichtigsten ungarischen Exportwaren von Budapest nach Fiume vor 1918 1.50-2P betragen hatte, erhöhte sich diese Belastung in der jugoslawischen Aera auf 4.50-6 P. Hiervon entfiel ein so grosser Teil auf die jugsolawische Strecke, daß eine bedeutende Verbilligung selbst dann nicht eingetreten wäre, wenn die ungarischen Staatsbahnen die Waren bis zur Grenzstation Gyékényes - gratis befördert hätten. Diese jugoslawische Tarifpolitik war übrigens entscheidend dafür, daß sich Ungarn zum Bau der kombinierten Donau-Seeschiffe entschloss, mit deren Hilfe die ungarischen Waren die Levantehäfen für Frachtsätze erreichen können, die nicht höher sind als die Fracht von Budapest nach Piume oder Trieste. So ungünstig die jugoslawische Tarifpolitik für den Adriaverkehr war, so entgegenkommend zeigte sie sich bei der Ermöglichung eines Transitverkehrs zwischen Ru-



mänien und Deutschland. Während der kürzeste Weg zwischen diesen beiden Ländern über Ungarn führt, suchte Jugoslawien durch seine Tarifpolitik diese Transporte für seine eigenen Eisenbahnen zu gewinnen. Daher wurden die Frachtsätze zwischen dem westlichsten Punkt des rumänischen Banats, Jimbolia (Zsombolya) und der krainischen Station Jesenice (Assling) so sehr gesenkt, daß sie trotz des um 130 km längeren Weges billiger waren als bei Benutzung der kürzesten Strecke über Ungarn. Durch beide Maßnahmen, den hohen Tarif nach der Adria und den billigen auf der zuletzt erwähnten Strecke, wollte das frühere jugoslawische Regime Ungarn bewusst schädigen.

Man kann als sicher annehmen, daß das neue Kroatien diese sinnlose Tarifpolitik aufgeben wird. Sie kann von Kroatien schon darum nicht fortgesetzt werden, weil die Strecke Budapest - <sup>Centered</sup>Trieste in voller Länge über ungarisches, deutsches und italienisches Territorium führt, Kroatien also kein Monopol mehr im Adriaverkehr besitzt. Daneben hat die Linie Jimbolia-Assling infolge der neuen Grenzziehungen ihre Bedeutung eingebüsst. Ausschlaggebend dürfte aber sein, daß den Interessen Kroatiens selber nur durch die Tarifpolitik gedient wird, die vor dem Krieg von 1914/18 durch die ungarischen Regierungen betrieben wurde, Kroatien muß auf den Eisenbahnlinien zwischen Drau und Adria eine wohlgesinnte Tarifpolitik betreiben, um sich damit die Verkehrseinnahmen zu sichern, die es zur Schaffung eines rationellen Tarifsystems für seinen inneren Warenverkehr benötigt.

Centered

10

Centered

17